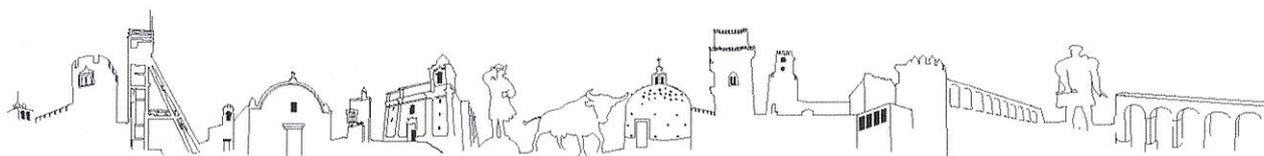


cimbal

COMUNIDADE INTERMUNICIPAL DO BAIXO ALENTEJO

Programa Nacional de Investimentos 2030

Contributos no âmbito da discussão pública



Programa Nacional de Investimentos 2030 – contributos no âmbito da discussão pública

AEROPORTOS

O Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2015-2020 (PETI3+) apontava como objetivos estratégicos:

- Contribuir para o crescimento económico, apoiando as empresas portuguesas e a criação de emprego.
- Assegurar a competitividade do sector dos transportes e a sua sustentabilidade financeira para os contribuintes portugueses.
- Promover a coesão social e territorial, assegurando a mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens, em todo o país.

O Baixo Alentejo dispõe de uma infraestrutura aeronáutica de relevo: o Aeroporto de Beja.

O Aeroporto do Alentejo está a oeste da cidade de Beja e foi inaugurado em abril de 2011. Este terminal de passageiros, de carga e de manutenção de aeronaves está preparado para receber todo o tipo de operações com um elevado nível de eficiência.

Conectividade

O Aeroporto de Beja está diretamente ligado à vasta rede de autoestradas que liga a cidade de Beja a todos os pontos do país, estando localizado a 12 km da cidade de Beja, a 170 km a sul de Lisboa e a 150 km a norte do Algarve.

Estes dois últimos parágrafos são uma transcrição da apresentação do aeroporto de Beja, na página de internet da empresa concessionária, ANA – Aeroportos de Portugal.

Mas, de facto, a ligação à rede de autoestradas está longe, demasiado longe.

Naturalmente, não será apenas por falta de acessibilidades que o Aeroporto de Beja não atingiu o patamar que, a região onde está inserido, perspetivava. Todavia, em termos da sua utilização para carga ou passageiros, as acessibilidades, rodo e ferroviárias, são muito importantes. Sobre essas vertentes, já emitimos comentários, enquadrando-as também na questão da promoção e valorização do Aeroporto.



Reconheçam-se, os esforços dinamizados pela concessionária, no sentido de promover a utilização da infraestrutura nas suas diversas valências: estacionamento e manutenção; passageiros e carga.

Considerando o esgotamento de capacidade de utilização do Aeroporto Humberto Delgado, que operou todo o Verão de 2018 de forma deficiente, com longas filas e constantes atrasos; considerando ainda a impossibilidade imediata de alternativa ou complementaridade da solução Montijo e a demora com que se pode concretizar, Beja deveria ser considerada como uma possibilidade imediata.

Contudo, estamos a tratar de contributos para o PNI 2030.

Neste sentido, importa valorizar o que o Aeroporto de Beja já dispõe:

- Duas pistas paralelas de 3,3 km e 3 km, com possibilidade de receber as grandes aeronaves, como é o caso do Airbus A380, que aqui recentemente aterrou;
- Uma infraestrutura com capacidade de receber milhão e meio de passageiros/ano e resposta para 250 passageiros/hora para embarque ou desembarque.

Em termos futuros, poderá ser uma pista complementar ao Aeroporto Internacional de Faro, desenhado para uma capacidade de 5 milhões de passageiros/ano, em muito ultrapassada (mais de 8 milhões de passageiros em 2017), com uma só pista implantada sobre a Ria Formosa e sem possibilidade de expansão.

De facto, a relativa proximidade do Algarve (Albufeira a 1h15m e Faro a 1h30m), possibilita deslocações rodoviárias com bons acessos e relativa rapidez. Caso se concretize a reativação do troço ferroviário da Linha do Alentejo entre Beja-Ourique, com a conseqüente modernização e eletrificação, a proximidade e comodidade de deslocação ao Algarve cria ainda maior atratividade para esta opção.

Assim, o aumento do tráfego de passageiros, para além dos voos charters já realizados no corrente ano, fica sempre dependente da criação de melhores ligações, rodo e ferroviárias, ao Algarve e à Área Metropolitana de Lisboa. Contudo, não será desprezível, antes pelo contrário, a procura do mercado espanhol (Extremadura e Andaluzia), se se concretizarem os investimentos solicitados na rodovia e ferrovia (possibilidade de ligação por comboio Beja-Évora-Badajoz com tempos de viagem respetivos de 0h35m e 1h10m).

Em termos de investimento público, importa reforçar as acessibilidades terrestres ao aeroporto, mas também o investimento na promoção de voos turísticos das entidades oficiais na área do turismo.



No que respeita a outras áreas de negócio da aeronáutica, a manutenção de aeronaves, o estacionamento, a carga e escola de pilotos poderão ser de importância vital para a região.

Importa criar atratividade, com recurso a apoios à instalação de empresas e criação de postos de trabalho, utilizando, por exemplo, benefícios fiscais e fundos comunitários especialmente dedicados.

Em resumo, o Aeroporto de Beja não necessitará, diretamente, de grandes investimentos públicos, mas, sobretudo de acessibilidades rodo e ferroviárias que o ajudem a potenciar e desenvolver, criando riqueza e postos de trabalho na região, contribuindo para combater o flagelo da desertificação e fixando pessoas no interior do País.

Beja, 07 de setembro de 2018

O Primeiro Secretário,



/Fernando Jorge Castanho Silva Romba/



Programa Nacional de Investimentos 2030 – contributos no âmbito da discussão pública

FERROVIA

O Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2015-2020 (PETI3+) apontava como objetivos estratégicos:

- Contribuir para o crescimento económico, apoiando as empresas portuguesas e a criação de emprego.
- Assegurar a competitividade do sector dos transportes e a sua sustentabilidade financeira para os contribuintes portugueses.
- Promover a coesão social e territorial, assegurando a mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens, em todo o país.

Todavia, no final de 2018, não foram transpostos para ações e projetos concretos, executados ou a executar, estes grandes objetivos.

O Baixo Alentejo é servido por duas linhas (Linha Sado – única ligação da Área Metropolitana de Lisboa ao Algarve) e a Linha do Alentejo. Esta última, encontra-se desativada no troço Beja-Ourique. O restante percurso, entre Beja e Casa Branca, continua com uma utilização deficiente, com recurso a material circulante totalmente obsoleto e muito pouco fiável.

Quando se fala na “descarbonização” da economia, a mobilidade de pessoas e bens, com recurso a locomotivas diesel, não preenche este requisito. Num momento de particular dinâmica da economia nacional, mas também regional, importa criar condições eficientes e ecologicamente sustentáveis que permitam assegurar os fluxos inter regionais de transporte de mercadorias e de deslocação de pessoas (essencialmente, trabalhadores e estudantes, mas também turistas).

A ligação Beja- Casa Branca necessita de modernização e eletrificação, de forma a permitir viagens similares ao troço Casa Branca - Vendas Novas - Pinhal Novo, na ordem dos 200 km/h. Para isso, é necessário proceder à sua eletrificação. Assim, quer o conforto das composições utilizadas, quer o tempo de deslocação será atrativo para a sua utilização. Ainda para mais, utilizando “energia limpa”, sem as consequências negativas para o ambiente que as locomotivas movidas a diesel provocam.



Todavia, a Linha do Alentejo, como atrás se refere, não termina em Beja. Tem uma ligação a Ourique/Funcheira. Atualmente, encontra-se desativada, mas o traçado, na sua totalidade, possui características que permitem, após modernização e eletrificação, a obtenção de velocidades na ordem dos 200 km/h.

A importância estratégica da operacionalidade da Linha do Alentejo é perfeitamente justificável, nomeadamente:

- A necessidade de **redundância**, em termos de acessibilidade ferroviária nos acessos ao Sul do País e à linha (em construção) Sines/Caia. Caso se mantenha o troço Beja/Ourique inoperacional, numa situação de interrupção de circulação em qualquer dos viadutos existentes entre Grândola e Ermidas Sado ou entre Poceirão e Bombel, poderia o tráfego entre Algarve/Porto de Sines e Lisboa/resto da Península Ibérica ser interrompido por longo período;
- O escoamento dos produtos agrícolas e agro-industriais provenientes da área do Alqueva poderia ser efetuado com recurso à ferrovia, evitando o excesso de tráfego pesado rodoviário que sobrecarrega prejudicialmente a rede viária nacional e municipal existente;
- A possibilidade de criar uma oferta suplementar de serviço de intercidades entre Lisboa/Algarve (com passagem por Beja), difícil de introduzir, por falta de canal-horário, no itinerário via Grândola (decorrente do significativo tráfego de mercadorias oriundo de Sines, com tendência para aumentar). Esta “aproximação” de Beja a Lisboa e ao Algarve, facilitaria, do ponto de vista de visitação turística, as viagens de ida e volta diárias, abrindo portas a muito importantes fluxos turísticos;
- Também o encaminhamento do minério extraído de Neves-Corvo e de Aljustrel, beneficiaria desta alternativa, possibilitando o “alívio” da atual linha;
- Com a futura ligação Sines-Évora-Caia, a linha do Alentejo proporcionará uma ligação ferroviária entre o Algarve e todo o Alentejo, chegando à Extremadura espanhola e com ligação à alta velocidade Badajoz-Madrid;
- A modernização e eletrificação da linha do Alentejo, em toda a sua extensão, cria condições objetivas para a consagração do delineado no PNPOT, designadamente proporcionando ligações ferroviárias fundamentais para o Alentejo/Algarve, como regiões integrantes e ativas na Euro-Região Sudoeste Peninsular;



- Será, sem dúvida, um contributo decisivo para o combate às assimetrias do interior alentejano, tornando possível inverter o longo processo de desertificação que tem ocorrido nos últimos anos;
- A Linha do Alentejo, em termos de coesão territorial, possibilitará a deslocação diária de trabalhadores em ambos os sentidos (Norte/Sul), atenuando o caráter sazonal do trabalho nos setores do turismo e agricultura.

Em suma, num horizonte a dez anos, a modernização e eletrificação da Linha do Alentejo, acompanhada de requalificação das estações e apeadeiros, assim como de material circulante de última geração, assume um papel preponderante no desenvolvimento de todo o Alentejo, criando condições de fixação das populações, assim como de atração de novos residentes.

Pelos motivos elencados, este será um investimento absolutamente essencial para a nossa região!

Beja, 07 de setembro de 2018

O Primeiro Secretário,



/Fernando Jorge Castanho Silva Romba/



Programa Nacional de Investimentos 2030 – contributos no âmbito da discussão pública

RODOVIA

O Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2015-2020 (PETI3+) apontava como objetivos estratégicos:

- Contribuir para o crescimento económico, apoiando as empresas portuguesas e a criação de emprego.
- Assegurar a competitividade do sector dos transportes e a sua sustentabilidade financeira para os contribuintes portugueses.
- Promover a coesão social e territorial, assegurando a mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens, em todo o país.

O Plano de Investimentos 2015/2020 da Infraestruturas de Portugal contemplava um conjunto de projetos prioritários de montante aproximado de 898 milhões de euros de investimento, dos quais se estimava que dois terços fossem financiados através de fundos privados e 24% através de fundos comunitários. Entre estes projetos figurava IP8 entre Santa Margarida do Sado e Beja.

No final do ano de 2018, a realidade do Baixo Alentejo aponta num sentido oposto.

Na verdade, o IP8 entre a ligação da A2 e Santa Margarida do Sado está concluída há largos meses, faltando, ao que parece, proceder a uma adaptação na praça das portagens de forma a permitir a circulação dos veículos. Para o comum dos cidadãos que transitam no antigo traçado, paralelo ao novo, torna-se extremamente difícil perceber esta demora, que se está a eternizar.

No final do ano 2020, não deveremos ter em funcionamento o IP8, ligando Beja à A2.

Assim, lamentavelmente, continua a ser uma das aspirações do Baixo Alentejo uma ligação privilegiada da capital de distrito à rede de auto estradas do País.

Contudo, considerando a grande dinâmica da economia regional, ancorada no regadio proporcionado pelo Alqueva, constata-se que o trânsito de veículos pesados aumentou exponencialmente, sobrecarregando as vias nacionais e municipais com o evidente desgaste e, nalguns casos, quase destruição, uma vez que, muitas delas, não estão preparadas para viaturas de elevada tonelagem.



Assim, a existência de uma via, com perfil de IP, transversal a todo o território, torna-se imprescindível para dar resposta a esta necessidade atual que, com certeza, se irá agravar num futuro próximo, decorrente das intenções de investimento evidenciadas.

Desta forma, a **ligação entre a A2-Beja-Vila Verde de Ficalho** (fronteira com Espanha, em Rosal de la Frontera) é fundamental para o território. Esta será uma via que facilitará a mobilidade de pessoas e bens, absolutamente estratégica para o desenvolvimento do Baixo Alentejo. Os fluxos diários de trabalhadores, circulando entre diferentes explorações agrícolas e as suas localidades de residência, obrigam a que existam boas vias de comunicação, possibilitando a redução dos tempos de viagem e aumentando a segurança da circulação automóvel, com reflexos positivos na diminuição de acidentes e nos tempos de descanso. Também as mercadorias em circulação, muitas delas produtos frescos e altamente perecíveis, beneficiarão de menores tempos de viagem.

A utilização do Aeroporto Civil de Beja ficará valorizada, quando os tempos de viagem rodoviária permitam atingir Lisboa, em menos de 90 minutos. Com a ligação Beja-A2, com perfil de IP, tal será possível, valorizando este equipamento e permitindo-lhe, ainda mais, em ser complementar ao Aeroporto Humberto Delgado que, como se constata, está em sobreutilização.

Em termos estratégicos, uma ligação **Beja-Aljustrel-Odemira** e **Ourique-Odemira**, com perfil de IC permitiria colmatar uma lacuna na rede viária de ligações ao litoral. Na verdade, as dinâmicas do território privilegiam um grande número de viagens, nomeadamente de trânsito pesado, entre estas localidades, exigindo este tráfego vias rodoviárias seguras, cómodas e com diminuição dos atuais tempos de viagem.

A construção de **variantes**, principalmente em **Aljustrel e Moura**, são essenciais como forma de retirar o excesso de veículos pesados que circulam no interior das localidades, com os inerentes problemas de segurança e com significativos custos ambientais, ao nível do excesso de poluição expelido pelos escapes.

A requalificação da **ligação Moura-Barrancos** (via Amareleja) é primordial, de forma a manter a coesão territorial do concelho de Barrancos com o resto do País. A sinuosidade deste traçado, assim como o mau estado geral do piso, torna esta estrada um autêntico martírio de quem se desloca de e para Barrancos.

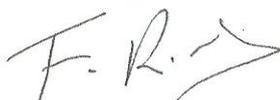
Naturalmente, toda a restante rede viária nacional, assim como as obras de arte, necessitam de manutenção constante que, muitas das vezes, não é efetuada de forma atempada.



Estas serão as principais preocupações com a rodovia do Baixo Alentejo. Só um território com uma rede viária eficaz será atrativo para os investidores. Só assim, poderemos ter mais criação de postos de trabalho e a possibilidade de combate à desertificação do interior, contribuindo para a fixação de pessoas.

Beja, 07 de setembro de 2018

O Primeiro Secretário,



/Fernando Jorge Castanho Silva Romba/

